Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/11098

19. 06. 98

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr (15. Ausschuß)

zu dem Antrag der Abgeordneten Kristin Heyne, Gila Altmann (Aurich), Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 13/8631 –

Einbeziehung der EU-rechtlich vorgeschriebenen Trassenpreise in das Finanzierungskonzept für den Transrapid

A. Problem

Die Antragsteller führen aus, daß die Inbetriebnahme der Magnetschnellbahnverbindung Berlin–Hamburg für Mitte 2005 geplant sei. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) wird aber inzwischen auf mindestens vier Aktiengesellschaften aufgeteilt sein: Eine Fahrweg AG, eine Fernverkehrs AG, eine Nahverkehrs AG und eine Güterverkehrs AG. Dies verlange das Gesetz über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft – Deutsche Bahn Gründungsgesetz von 1993. Im vorliegenden Finanzierungskonzept werde jedoch weiterhin von „der DB AG" als einer einzigen Gesellschaft gesprochen. Unklar bleibe insbesondere die Finanzierung des Trassenentgelts, das nach den Vorschriften der EU erhoben werden müsse (Richtlinie 95/19/EG des Rates vom 19. Juni 1995).

Nach dem Willen der Antragsteller soll der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern, das Finanzierungskonzept für die Magnetschnellbahnverbindung Berlin–Hamburg zu aktualisieren. Dabei soll die Bundesregierung berücksichtigen, daß im Jahr 2005 die Deutsche Bahn AG auf mehrere Nachfolgegesellschaften übergegangen sein wird und daß ein Trassenentgelt entrichtet werden soll.

B. Lösung

Der Ausschuß für Verkehr empfiehlt, den Antrag abzulehnen.

Mehrheitliche Ablehnung des Antrages

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Keine

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Antrag „Einbeziehung der EU-rechtlich vorgeschriebenen Trassenpreise in das Finanzierungskonzept für den Transrapid" – Drucksache 13/8631 – abzulehnen.

Bonn, den 29. April 1998

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst	**Wolfgang Gröbl**
Vorsitzender	Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Wolfgang Gröbl

I.

Der Deutsche Bundestag hat den **Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** „Einbeziehung der EU-rechtlich vorgeschriebenen Trassenpreise in das Finanzierungskonzept für den Transrapid" – **Drucksache 13/8631** – in seiner 195. Sitzung vom 2. Oktober 1997 zur federführenden Beratung an den Ausschuß für Verkehr sowie zur Mitberatung an den Haushaltsausschuß überwiesen.

Der **Haushaltsausschuß** hat in seiner Sitzung vom 1. April 1998 mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen bei Enthaltung der Fraktion der SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Abwesenheit der Gruppe der PDS empfohlen, die Vorlage abzulehnen.

Der **Ausschuß für Verkehr** hat die Vorlage in seiner 71. Sitzung vom 29. April 1998 beraten. Er empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Gruppe der PDS, den Antrag – Drucksache 13/8631 – abzulehnen.

II.

Die Antragsteller erläuterten zum Gegenstand des Antrages, daß das Finanzierungskonzept vom 25. April 1997 die Finanzierung des Trassenentgelts unberücksichtigt lasse. Beim Trassenentgelt gehe es nicht darum, daß Baukosten über den Betrieb erwirtschaftet und refinanziert würden. Das Trassenentgelt habe vielmehr den Sinn, daß es die Unterhaltung des Fahrwegs finanziere. Nach den Berechnungen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ergebe sich für die ersten 20 Betriebsjahre ein Trassenpreis, der sich auf ca. 4,2 Mrd. DM belaufen würde. Im Finanzierungskonzept sei dieser Posten aber nicht enthalten, obwohl das Entgelt nach den für den Schienenverkehr geltenden EU-Vorschriften erhoben werden müsse. Auch der Transrapid zähle zum schienengebundenen Verkehr. Bei Unterschlagung dieses Postens sehe die Rentabilitätsrechnung allerdings anders aus als bei dessen Einbeziehung. Nach Informationen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gehe die Kommission offenbar davon aus, daß man ein Trassenentgelt erheben werde. Da in der vorgelegten Rechnung davon jedoch kein Pfennig enthalten sei, stimme das gesamte Wirtschaftlichkeitskonzept nicht.

Die Koalitionsfraktionen stellten klar, daß für den Transrapid keine Verpflichtung zur Erhebung von Trassenentgelten bestehe. Die Richtlinie 95/19/EG gelte nicht für den Transrapid, da dieser nach der geltenden Positivliste der EU nicht unter den Begriff „Eisenbahn" falle. Unabhängig von dieser geltenden Rechtslage müsse auch der Transrapid seine Infrastrukturkosten erwirtschaften. Demgemäß werde der Betreiber des Transrapid für die Nutzung des Fahrwegs ein Trassenentgelt zahlen, mit dem im wesentlichen die Kosten der Infrastrukturvorhaltung und des Infrastrukturbetriebs abgegolten würde. Dies sei so in dem Eckpunktepapier vom 25. April 1997 enthalten, das von allen Beteiligten (BMV, DB AG, Thyssen, Siemens und ADtranz) unterzeichnet worden sei.

Unter Hinweis auf ihre bekannte Position – keine Bedenken gegenüber der Magnetschwebetechnik als solcher, aber kürzere Anwendungsstrecken – erklärte die Fraktion der SPD, daß sie dem Antrag von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zustimmen werde.

Die Gruppe der PDS wies darauf hin, daß der Bundesrechnungshof in mehreren Berichten auf die Schwachstellen des Transrapidkonzepts aufmerksam gemacht habe.

Bonn, den 29. April 1998

Wolfgang Gröbl
Berichterstatter

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44
ISSN 0722-8333